



Covid-19 hat besorgniserregende Auswirkungen auf Flughäfen und Fluggesellschaften auf der ganzen Welt. Angesichts der Krise haben viele der Akteure in der Welt der Luftfahrt versucht, ihre Aktivitäten zu diversifizieren, um die Budgets auszugleichen.

Dies wird den Reisenden zweifellos nicht entgangen sein: Aufgrund der Gesundheitskrise ist der Flugverkehr seit einigen Monaten viel weniger dicht. Es ist eine Tatsache, dass **zwischen März und August 2020 die Zahl der Flüge um fast 80% zurückgegangen** ist, so die von der Union der französischen Flughäfen veröffentlichten Zahlen.

„Die Hauptursachen sind die Beschränkungen, die im Ausland gelten, und insbesondere die britische Quarantäne, die sich sehr negativ auf den Reiseverkehr ausgewirkt hat“, sagt Nicolas Paulissen, der Generaldelegierte der Branche. Für die Fluggesellschaften sind die Folgen vielfältig. Erstens, weil viele von ihnen mit einer Vielzahl von Flugzeugen, die nun am Boden stehen, konfrontiert sind. Dies ist auch der Fall bei Air France, die im Oktober 2020 163 ihrer 212 Flugzeuge, d.h. fast 77% ihrer Flotte, einmotten will. Infolgedessen mussten die Akteure in der Luftfahrtindustrie improvisieren, manchmal überraschende Lösungen finden, um mit der Situation fertig zu werden.

Lagerung und Wartung von Flugzeugen

Die Flugzeuge, die am Boden bleiben, müssen nicht nur gelagert, sondern auch gewartet werden. In den Hautes-Pyrénées hat sich ein Unternehmen auf diese Art von Dienstleistungen spezialisiert: Tarmac Aerosave mit Sitz in Tarbes. Diese Luftfahrtgesellschaft hat die Gesundheitskrise vor allem dazu genutzt, um ihre Flugzeugflotte wachsen zu lassen. An allen Standorten des Unternehmens, von Toulouse (Haute-Garonne) bis Teruel (in der spanischen Region Aragon), werden nicht weniger als 200 Flugzeuge gelagert und gewartet. Es gibt so wenig Platz, dass das Unternehmen, das 2007 von Airbus, Safran und Suez gegründet wurde, einen vierten Standort in Paris-Vitry eröffnen wird.

Vor Ort müssen die Flugzeuge ordnungsgemäß gewartet werden: „Die Flüssigkeiten werden abgelassen, die Sonden geschützt, das Fahrwerk und die Flugsteuerung werden geschmiert“, erklärt Patrick Lecer, Geschäftsführer von Tarmac Aerosave. Das Ziel: sicherzustellen, dass die Flugzeuge innerhalb von 48 Stunden wieder startbereit sind.

Viele französische Flughäfen wollen an diesen Erfolg anknüpfen. „Die Nachfrage nach dieser Art von Dienstleistungen ist stark, sowohl von nationalen als auch von ausländischen Fluggesellschaften“, bestätigt Nicolas Paulissen. Dies ist der Fall in Paris-Charles de Gaulle und Paris-Orly, wo einige der unbenutzten Flugzeuge von Air France stehen. Fünf der A380 der Fluggesellschaft sind derzeit auf dem zweiten Pariser Flughafen Orly abgestellt. Im



Gegenzug ist die Fluggesellschaft zur Zahlung einer Gebühr verpflichtet.

Flugzeuge fliegen „ins Nirgendwo“.

Etwas weiter entfernt, in Australien, hat Covid auch das Entstehen eines neuartigen Luftverkehrsmarktes gefördert. Ohne ihre Passagiere über die Grenzen bestimmter Länder hinaus befördern zu können, haben die Fluggesellschaften „Flüge ins Nirgendwo“ eingeführt. Das Prinzip besteht darin, Langstreckenflüge anzubieten, die im Kreis verkehren, d.h. von einem Flughafen abfliegen und später mit allen Passagieren an Bord dorthin zurückkehren.

Mehrere Fluggesellschaften, wie z.B. die australische Gesellschaft Qantas, haben diese Angebote seit letztem März veröffentlicht. Interessierte zahlen im Durchschnitt zwischen 500 und 2.300 € für ein Ticket. Die fluggesellschaften versprechen den Passagieren unter anderem, touristische Sehenswürdigkeiten zu überfliegen. Das kleine Extra: Eine „Überraschungsberühmtheit“ wird mit an Bord sein. Obwohl das Prinzip ein großer finanzieller Erfolg ist (einige Flüge sind innerhalb von 10 Minuten ausgebucht), ist die Initiative bei weitem nicht unumstritten. Es geht um die Verschmutzung, die diese Flüge verursachen.

„Vor einigen Jahren und in einem anderen Kontext“, so erklärt Air France in den Kolumnen des Figaro, seien in Frankreich Operationen dieser Art organisiert worden. Im Jahr 2009 bot die französische Fluggesellschaft Tickets zur Erprobung des neuen Airbus A380 an. „Heute macht das keinen Sinn mehr, keine französische Fluggesellschaft hätte Spaß daran“, sagt Nicolas Paulissen.